M@ppemonde

Aix-en-Provence : étude chrono-chorématique

Brigitte Boissavit-Camus, Corinne Guilloteau, Christian Grataloup

UMR 7041 ArScAn (CNRS, Université Paris Ouest Nanterre-La Défense)
Ministère de la culture et de la communication, Direction générale des patrimoines
UMR Géographie-Cités (CNRS, Université Paris-Diderot)

Avertissement
Cette étude de cas s'inscrit dans le cadre du dossier thématique « Chrono-chorématique urbaine ». Pour la démarche d'ensemble, voir l'article « *E pluribus urbibus una.* Modéliser les trajectoires de villes ». Pour le mode d'emploi, voir l'article « Une frise-modèle du temps long urbain ».

Résumé.— La trajectoire en huit épisodes de la ville, proche de la frise théorique, reste en deçà des modèles généraux. Les écarts sont dus à son écrasement contre la montagne Sainte-Victoire, à son étirement vers Marseille et à son statut de colonie antique. Elle se développe le long de la *via Aurelia*, puis de l'axe Paris/Marseille au XIXe siècle. Le modèle de ville double pour le Moyen Âge disparaît avec son accession au rang de ville d'État en 1471. Dès lors, apparaissent des spécifications socio-économiques, renforcées avec l'arrivée du chemin de fer.
Aix-en-Provence • Carte • Chorème • Chrono-chorématique • Frise chronologique • Modélisation • Morphologie • Périodisation • Topographie historique • Ville • Ville d'État

Abstract.— Aix-en-Provence : A chrono-chorematic study.— The city's eight-part trajectory, similar to the theoretical timeline, falls short of general models. The differences are due to the Montagne Sainte-Victoire inhibiting its lateral growth to one side, its resulting extension towards Marseille, and its status as an ancient colony. It first grew along the Via *Aurelia* and from the 19th century, it spread along the Paris / Marseille axis. The dual city model for the Middle Ages disappeared as it acceded to the rank of state city in 1471. From then on, social and economic specifications appear that would be reinforced with the arrival of the railroad.
Abstract • Aix-en-Provence • Chorem • Chrono-chorematic • City • Historic topography • Map • Morphology • Periodisation • State city • Timeline

Resumen.— Aix-en-Provence : estudio crono-corematico.— La trayectoria en ocho etapas de la ciudad, cercana a la frisa teórica, no llega a los modelos generales. Las diferencias se deben a su ubicación al pié de la Montagne Sainte-Victoire, a su alargamiento hacia Marsella y a su estatuto de colonia antigua. La ciudad se desarrolla a lo largo de la vía *aureliana*, luego del eje Paris-Marsella en el siglo XIX. El modelo de ciudad doble por la Edad Media desaparece con su accesión al rango de ciudad de Estado en 1741. Aparecen desde entonces especificaciones socio-económicas, confortadas con la llegada del ferrocarril.
Aix-en-Provence • Carta • Ciudad • Ciudad de Estado • Corema • Crono-corematica • Frisa cronológica • Modelizacion • Morfología • Periodizacion • Topografía histórica

La présentation de l'histoire de l'espace urbain d'Aix-en-Provence respecte le protocole des présentations d'études de cas. Les informations résumées par un document principal indiqué dans la première colonne (« carte ») sont schématisées dans la colonne suivante. Inversement le modèle général de l'épisode qui sert de référent est repris dans la dernière colonne (« épisode »). Compte tenu des types de villes dans lesquels on peut ranger Aix-en-Provence, tant par la topographie (ville de pied de montagne) que par la fonction dans le réseau urbain (colonie romaine dans la première phase), l'avant-dernière colonne (« chorotype(s) ») présente une combinaison de chorotypes qui rend plus particulier le modèle général de l'épisode. Cependant, les schémas (deuxième colonne) et les combinaisons de chorotypes (quatrième colonne) ne coïncident pas totalement. Il faut tenir compte des contraintes transhistoriques de site et de situation, ainsi que des héritages des épisodes antérieurs (sauf évidemment lors de la première phase) pour passer de l'un à l'autre. Ainsi la forme d'Aix-en-Provence « s'écrase-t-elle » au nord contre les contreforts de la montagne Sainte-Victoire dès la période augustéenne. Puis elle s'étire vers le sud, en raison de l'attraction de la métropole phocéenne dès la fin du Moyen Âge. Si on lit de gauche à droite, on a donc une généralisation : Aix-en-Provence devient une ville comme une autre dans l'épisode pris en compte. Si on lit de droite à gauche, on participe à une spécification : Aix-en-Provence prend progressivement ses traits uniques, tout en restant bien de son époque.

La trajectoire d'Aix-en-Provence est retracée selon huit phases successives. La confrontation de la colonne des chorotypes avec la frise des modèles généraux montre un rythme spatio-temporel quasi similaire (huit épisodes de chorotypes entre l'Antiquité et le XX^e^ siècle), mais le travail de schématisation et de simplification a nécessité de regrouper plusieurs phases représentées par les cartes initiales, en particulier les phases D et E.

La lecture cumulée rend compte des permanences comme l'axe routier reliant la vallée du Rhône à l'Italie (*via Aurelia*), puis l'axe Paris/Marseille à partir du XIX^e^ siècle. Elle rend également compte de l'émergence de phénomènes généraux comme la christianisation de l'espace, le poids de l'enceinte urbaine dans l'identité urbaine médiévale ou encore la spécification des espaces économiques ou sociaux avec l'arrivée du chemin de fer.

Des contingences locales interviennent également dans la chronologie telle que, dans la phase A, l'existence de l'agglomération gauloise salyenne d'Entremont et la probable nécessité de la contrôler, ou encore, pour le même épisode, le rôle de la source d'eau chaude dans l'implantation de la ville, source sans doute réputée avant même la fondation de la ville en 122 avant notre ère (Nin *et al.*, 1994). Cette phase A ressortit d'un autre modèle que celui de la frise théorique car Aix-en-Provence est une colonie romaine pourvue d'une enceinte dès le Haut-Empire.

Pour autant, la phase B rejoint l'épisode 3 de la frise théorique même si l'on ne sait pas encore quelle est l'ampleur de la mise en défense : le mur du Haut-Empire a-t-il été réparé en dépit de la grande superficie qu'il englobe ou une nouvelle fortification de périmètre plus réduit a-t-elle été aménagée (Guyon *et al.*,1998) ? Toujours est-il que l'on observe une forte rétraction de l'espace qui s'opère ici à l'intérieur de l'enceinte antique et une lente christianisation de l'espace urbain qui maintient les espaces funéraires à l'extérieur de l'enceinte antique. Le complexe épiscopal pourrait

avoir été déplacé, autour de 500 av. J.-C., de la porte occidentale — là où se situera plus tard Notre-Dame de la Seds — vers l'ancien *forum* (Heijmans, Guyon, 2006).

À la phase C, le chorotype diffère de nouveau de l'épisode théorique pour se rapporter au modèle de ville double, connu en d'autres villes (Tours et Poitiers). Il met en exergue la complexité des liens entre les pouvoirs territoriaux et les dominations qu'il suppose sur la ville et ses habitants, par la juxtaposition de deux agglomérations pourvues de leur propre enceinte ; l'une relevant de l'évêque et l'autre du comte (Nin *et al.*, 1994). La situation complexe du politique se retrouve aussi dans l'absence de hiérarchisation des routes menant vers d'autres localités provençales ; cette absence de hiérarchisation des sorties/entrées de ville témoigne aussi du poids des relations qui s'exercent d'abord à l'échelle régionale.

Résidence d'hiver des comtes de Provence, la ville devient ville d'État en 1471, sous le roi René, avec l'implantation d'une résidence royale et l'institution d'une chambre des comptes. En 1481, lors de la réunion du comté de Provence à la France, la fonction judiciaire est maintenue et cette fonction s'accentue à la phase F avec la formation, au sud de la ville, d'un quartier réservé aux gens de robe (Nin *et al.*, 1994).

Aix-en-Provence échappe largement à l'industrialisation tirée localement par l'activité portuaire marseillaise. La phase G montre néanmoins des traits de la ville de la période industrielle. Certes, la voie ferrée est modeste et ne tire pas outre mesure la ville vers le sud, sans produire de quartier industriel dans la vallée de l'Arc. Mais la fonction étatique, forte d'un ample héritage de l'Ancien Régime (la ville des États de Provence), ponctue le paysage urbain de quelques importants bâtiments (Nin *et al.*, 1994). La ville ne connaît pas, cependant, l'extension qu'ont connue beaucoup d'agglomérations de même rang au XIX^e^ siècle.

Avec le tout automobile (phase H), les choses changent de vitesse et de taille. La ville s'étend et, en fait, est progressivement incluse dans une grande conurbation marseillaise. Si la voie ferrée Paris-Nice l'avait ignorée, ce n'est plus le cas de l'autoroute du Soleil, qui représente dorénavant une barrière solide au Sud, alors que la contrainte du relief bloque toujours l'extension au nord-est. La diffusion en direction du centre marseillais est accentuée par l'établissement de la gare TGV. De plus en plus, Aix-en-Provence est plutôt à considérer comme un quartier embourgeoisé d'une vaste agglomération que comme une ville autonome.

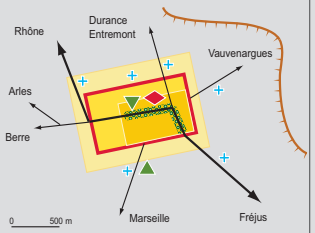
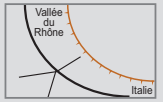
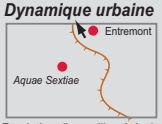
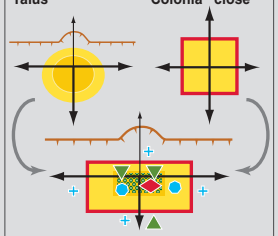
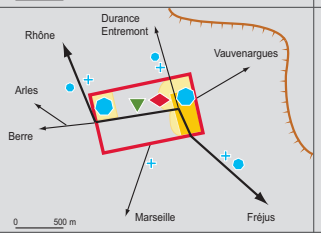
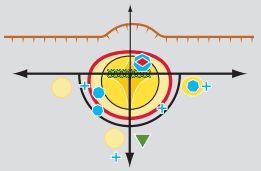
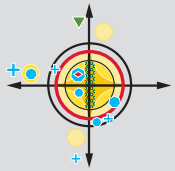
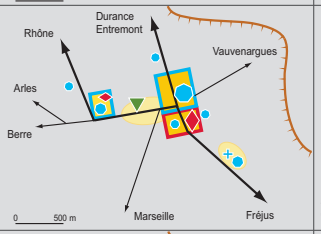
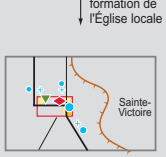
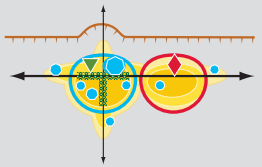
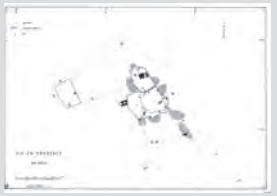
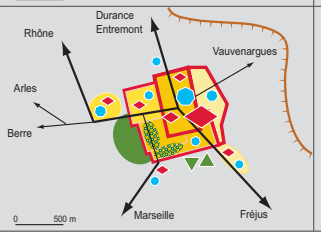
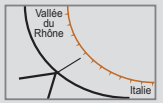
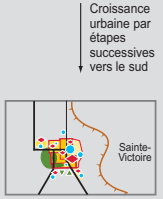
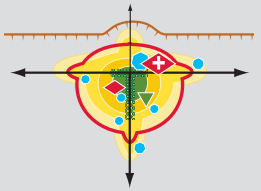
L'épisode 1 de la frise théorique n'est pas présent dans la trajectoire d'Aix-en-Provence, malgré la présence de l'agglomération d'Entremont à 4 km au nord. C'est qu'il faudrait, sans doute, intégrer les chronologies du Midi de la France avec l'implantation des comptoirs grecs et la conquête de la Transalpine. Aix-en-Provence est, en effet, fondée en 122 avant notre ère et non au moment de la Conquête par César. Les lacunes de l'information ne permettent guère encore de comprendre l'impact de cette première urbanisation sur le développement de l'espace urbain, même si l'appellation de « la ville où sont les eaux sextiennes (*Aquae Sextiae*) » suppose des aménagements autour des sources.

À l'exception des phases A et B, la confrontation entre les chorotypes et la frise générale montre enfin le développement d'une ville en deçà des modèles généraux. Est-ce dû au biais introduit par la modélisation qui cumule les potentialités ? Est-ce le reflet d'un essor urbain, longtemps étouffé par une fragmentation importante du Sud-Est de la France en de multiples cités ? Pour Aix-en-Provence, pourrait-on aussi s'interroger sur l'impact de la proximité de Marseille, comptoir grec dont la fondation

remonte au Ve siècle avant notre ère ? Car celle-ci demeure la grande ville, par sa démographie, son économie et son rayonnement spirituel (que l'on pense à l'importance d'une abbaye comme Saint-Victor), et ce malgré le statut politique supérieur d'Aix-en-Provence durant le Bas-Empire et le Moyen Âge.

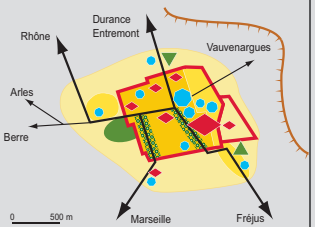
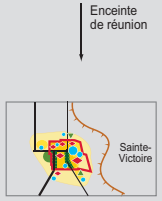
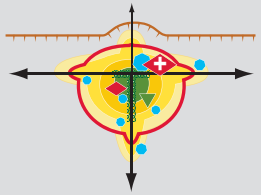
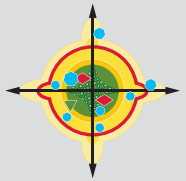
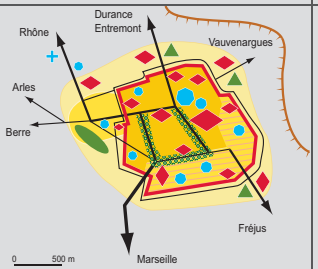
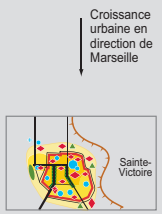
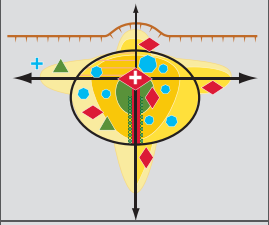
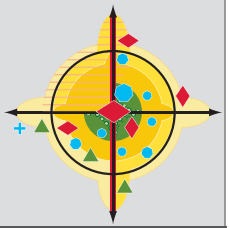
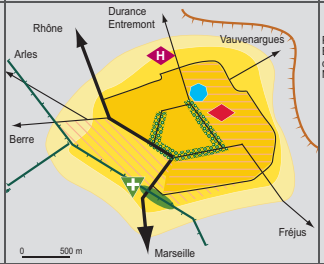
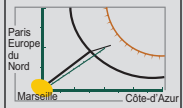
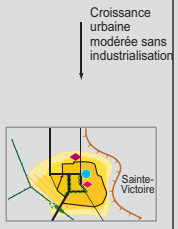
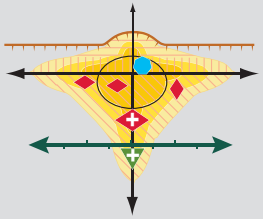
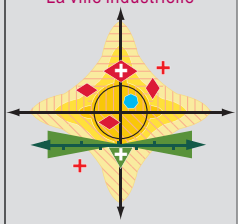
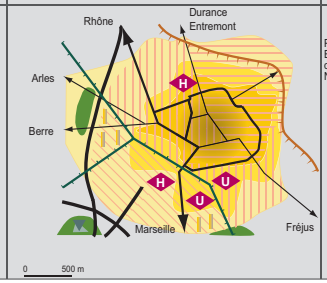
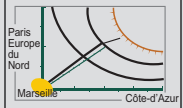
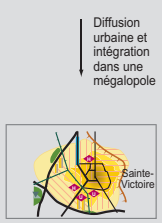
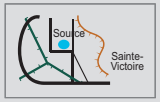
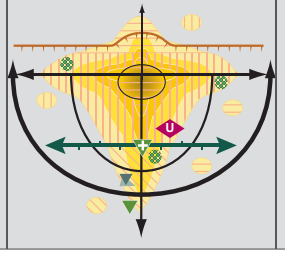
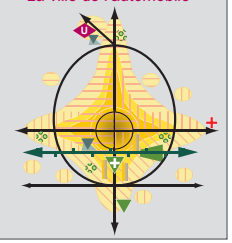
Aix-en-Provence

Transpositions

Frise chrono-logique	Carte	Schéma	Situation	Dynamique urbaine	Site	Chorotype(s)	Épisode
Phase A **Ier s. av.-IIIe siècle**	Restitution hypothétique d'Aix aux 1er et 2e s. (dessin S. Saulnier), fig. 539		 Une situation entre Italie et vallée du Rhône	 Fondation d'une ville pérégrine -122 *Aquae Sextiae*		**Talus** **Colonia close** 	**Épisode 2** La ville ouverte
Phase B **IVe - Xe siècle**	Restitution hypothétique d'Aix durant l'Antiquité tardive (dessin S. Saulnier), fig. 539		Une situation entre Italie et vallée du Rhône				**Épisode 3** La cité enclose, ville réduite 
Phase C **XIe - XIIe siècle**			Une situation entre Italie et vallée du Rhône *Développement du pouvoir comtal et du réseau régional*			**Ville double** 	**Épisode 4** La ville multiple
Phase D **XIIIe - XVe siècle**			 Une situation entre Italie et vallée du Rhône			**Ville d'État** 	**Épisode 5** La ville réunie

©Mappemonde 2010 (GS)

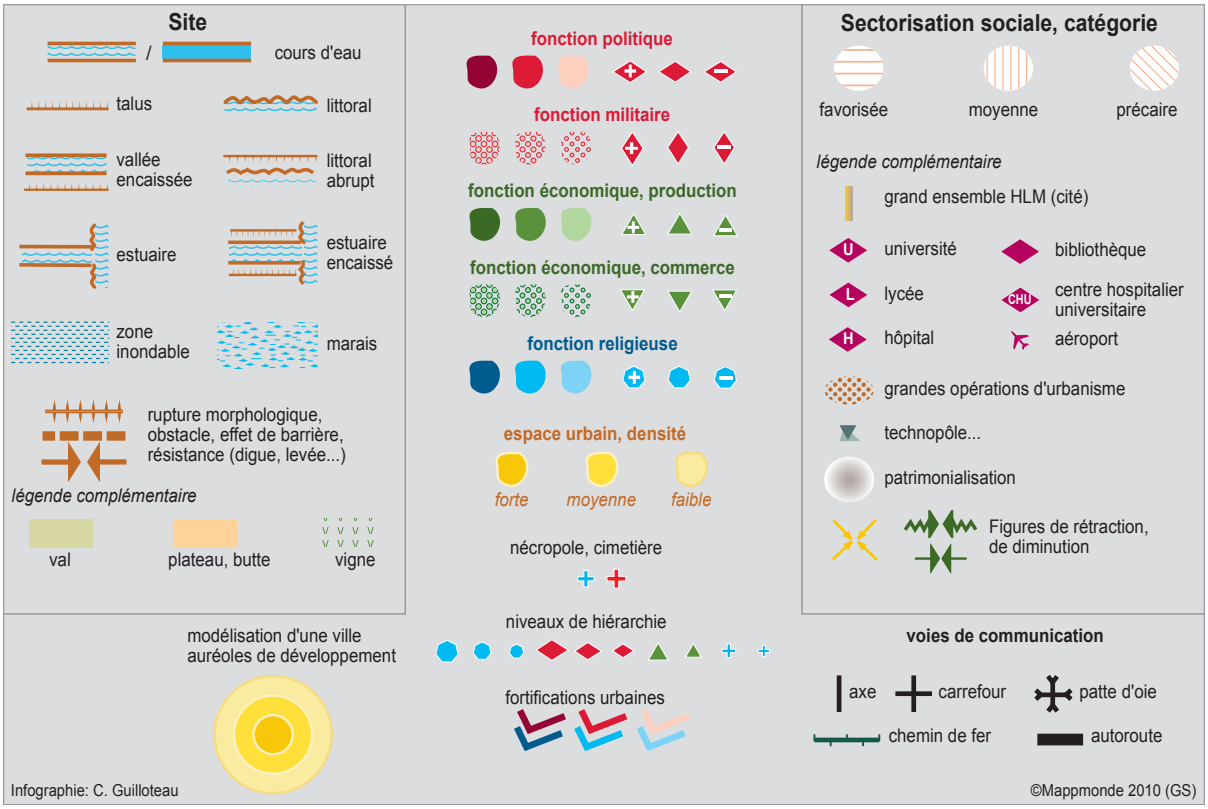
Auteurs: Brigitte Boissavit-Camus et Christian Grataloup
Infographie: Corinne Guilloteau

Frise chrono-logique	Aix-en-Provence		Transpositions			Chorotype(s)	Épisode
	Carte	Schéma	*Situation*	*Dynamique urbaine*	*Site*		
Phase E XVI^e siècle			Poids croissant de Marseille		*La source est de nouveau exploitée*	**Ville d'État** 	**Épisode 5** La ville réunie 
Phase F XVII^e - XVIII^e siècle			Marseille, métropole régionale			**Ville d'État** 	**Épisode 6** La ville réunie 
Phase G XIX^e siècle			 Aix à l'écart des axes ferroviaires principaux *Construction de la voie ferrée*		*Voies ferrées secondaires*	**Ville administrative non industrielle** 	**Épisode 7** La ville industrielle 
Phase H XX^e siècle	© GEOPORTAIL - © 2008 - IGN		 Logique technopolistique *Construction de l'autoroute: rapprochement de l'axe Paris/Méditerranée.*		 *Valorisation du paysage*	**Ville administrative et touristique** 	**Épisode 8** La ville de l'automobile 

©Mappemonde 2010 (GS)

Auteurs: Brigitte Boissavit-Camus et Christian Grataloup
Infographie: Corinne Guilloteau

Légende



Sources

GUYON J., NIN N., RIVET L., SAULNIER S. (1998). *Atlas topographique des villes de Gaule méridionale. 1. Aix-en-Provence*. Montpellier : Association de la revue archéologique de Narbonnaise, coll. « Revue archéologique de Narbonnaise. Suppléments 30 », 313 p.

NIN N., GUYON J., RIVET L., CNAU (1994). *Aix-en-Provence*. Paris : Association pour les fouilles archéologiques nationales, coll. « Documents d'évaluation du patrimoine archéologique des villes de France », 187 p., 16 plans. ISBN : 2-906796-17-4

IGN (2008). Aix-en-Provence, cartes 1/80 000e et 1/25 000e. Géoportail. Phases G et H.

Bibliographie

La bibliographie générale se rapportant à l'ensemble du dossier « Chrono-chorématique urbaine » est accessible et téléchargeable à l'adresse suivante : http://mappemonde.mgm.fr/num28/biblio.html

Adresse des auteurs

Brigitte Boissavit-Camus, UMR 7041 ArScAn, Université Paris Ouest Nanterre-La défense. Courriel : brigitte.boissavit-camus@wanadoo.fr

Corinne Guilloteau, Ministère de la culture et de la communication, Direction générale des patrimoines, Sous-direction de l'archéologie, Bureau de l'élaboration et de l'utilisation des inventaires archéologiques Tours. Courriel : corinne.guilloteau@culture.gouv.fr

Christian Grataloup, UMR Géographie-Cités, 13 rue du four, 75006 Paris. Courriel : grataloup.c@wanadoo.fr